



# Landssamtök hjólreiðamanna

Reykjavík 20. febrúar 2011

Stýrihópur um heildstæða orkustefnu  
Orkustofnun

## Umsögn Landssamtaka hjólreiðamanna um drög að Orkustefnu, fyrir Ísland.

### Um Landssamtök hjólreiðamanna

Landssamtök hjólreiðamanna (hér eftir LHM) eru hagsmunasamtök hjólreiðamanna. Markmið samtakanna eru m.a. að efla hjólreiðar á Íslandi sem keppnisíþrótt, fjölskylduvæna almenningssíþrótt, heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngutæki. Öll stærstu hjólreiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólreiðafélaga sem telja um 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari alls hjólreiðafólks á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólreiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í nær öllum löndum Evrópu.

### Umsögn LHM

LHM lýsa yfir ánægju með gerð þessarar skýrslu. Samtökin vilja koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri við efni hennar.

Í kafla 10.3.1 um að bæta nýtingu jarðefnaeldsneytis virðast skýrsluhöfundar horfa of mikið til orkuskipta til að ná fram markmiðum um bættu nýtingu eldsneytis. Það er gott eins langt og það nær en það er líka hægt á ná árangri einfaldlega með orkusparnaði, sem er til bóta fyrir samfélagið og hefur jafnframt marga aðra kosti í för með sér, sem eru ekki efni þessarar skýrslu. Til dæmis með minni slyshættu, aukinni hreyfingu landsmanna, bættu heilsufari, minni loftmengun og minni neikvæð áhrif bílaumferðar á umhverfi og samfélag. Munum að þótt skipt sé um orkubera eða orkugjafa eru mörg neikvæð áhrif bílaumferðar en til staðar, þótt það sé misjafnt eftir því hvaða orkugjafi á í hlut.

Undarlegt er að gefa í skyn eins og segir í skýrslunni að sparneytnir bílar skili strax hreinum þjóðhagslegum hagnaði en að bættar almenningssamgöngur, reiðhjóla- og göngustígar skili líka hreinum hagnaði „sé rétt að slíkum aðgerðum staðið“. Þarna er sleginn óþarflega jákvæður tónn í garð sparneytinna bíla en óþarflega neikvæður tónn í garð almenningssamgangna, reiðhjóla og göngu. Engin rök eru færð fyrir þessu.

Þá má líka benda á að það er jafnréttismál að jafnræði sé með mismunandi samgöngumátum og að hið opinbera sé ekki með stefnu sinni að greiða götu eins samgöngumáta meira en annarra. Það má færa sannfærandi rök fyrir því að hið opinbera og samfélagið sé að niðurgreiða bílaeign og bílanotkun með mjög stórfelldum hætti. Þessar niðurgreiðslur eiga sér stað með gjaldfrjálsum

bilastæðum, notkun ökustyrkja og ökuhlunninda sem launagreiðslur sem bera minni eða jafnvel enga skatta samanborið við venjulegar launatekjur, byggingu, viðhaldi og reksturs samgöngukerfis sem er nær eingöngu miðað við notkun bíla og sem sértækar skatttekjur á bíla ná ekki að standa undir. Þá er ekki rætt um kostnað samfélagsins af umferðarslysum, áhrif loftmengunar á heilsu og umhverfi né áhrif hreyfingarleysis á heilsu almennings en kostnaður við alla þessa þætti er að meginhluta borin af samfélaginu og hinu opinbera en ekki sérstaklega af þeim sem valda vandanum.

#### **Tillögur:**

Lagt er til að eftirfarandi leiðum verði bætt við „Leiðir“ í kafla „10.3.1 Að bæta nýtingu jarðefnaeldsneytis“:

### **1. Upplýsingar til almennings og fræðsluáttak varðandi hjólreiðar, göngu og almenningssamgöngur.**

Skýring:

- Það er í samræmi við Loftslagsskýrsluna, sem drög að Orkustefnu vitnar í. Seljendur bíla eyða á ári hverju umtalsverðum fjárhæðum í auglýsingar til að telja landsmönnum trú um að þeir þurfi að eiga bíl og er bílaeign jafnan tengd sérstakri ímynd. Þetta er ekki óeðlilegt í sjálfu sér en hefur mikil áhrif á hugarfar almennings. Ríkið rekur Vegagerð ríkisins og Umferðarstofu, sem báðar eru frekar bílamiðaðar stofnanir, svo vægt sé til orða tekið. Ljóst er að ríkið getur gert mun meira til að hvetja til og vinna að aukinni notkun almenningssamganga, hjólreiða og göngu. Til dæmis væri það hægt með fræðslu til almennings, styrkjum til áhugasamtaka og með því að tryggja sérþekkingu innan stofnana ríkisins á almenningssamgöngum, hjólreiðum og göngu. Af bílaþekkingu er þar nóg.

### **2. Sett verði lög um samgöngustyrki, hlutverk þeirra og skattalega meðferð.**

Skýring:

- Samgöngustyrkir eru til að hvetja til notkunar annarra samgöngumáta heldur en einkabílsins úr og í vinnu og á vinnustað. Skattaleg meðferð samgöngustyrkja verði aldrei lakari en skattaleg meðferð bílastæða.

### **3. Skattar og notkunargjöld á bíla hvetji til minni orkunotkunar í samgöngum.**

Til dæmis:

- Skattakerfinu verði breytt þannig að ekki verði hagstæðara að greiða yfirborganir til launþega með ökustyrkjum sem bundnar eru bílaeign heldur en venjulegum launagreiðslum.
- Skattkerfinu verði breytt þannig að ekki verði hagstæðara að fá laun greidd í formi bílahlunninda heldur en venjulegum launagreiðslum.
- Skattkerfinu verði breytt þannig að skattaleg meðferð bílastæða verði jafngild skattalegri meðferð samgöngustyrkja, sem eru með þeim skilyrðum að launþegi mæti ekki á bíl í vinuna og spari þar með launagreiðenda gerð og rekstur bílastæðis. Bílastæði eru ekki skattskyld hlunnindi í dag en samgöngustyrkir eru það.
- Hærra hlutfall bílastæða verði með gjaldtöku fyrir notkun. Til dæmis gæti ríkið með einfaldri ákvörðun ákveðið að allar stofnanir og skólar ríkisins taki upp gjaldskyldu á bílastæðum hjá sér. Gjaldskylda á bílastæðum er ein áhrifaríkasta leiðin til að draga úr óþarfa akstri á stuttum vegalengdum frá 100 m til nokkurra kílómetra. Á þessum stuttu vegalengdum getur bíll eytt allt að tíuföldu magni eldsneytis miðað við fullan vinnsluhita vélar. Þannig getur venjulegur 1,5 tonna fólksbíll sem venjulega eyðir 7L/100km eytt um 70L/100km á köldum vetrardegi fyrsta kílómetrann.

#### 4. Felld verði út lágmarksákvæði um fjölda bílastæða í reglugerðum og lögum.

Skýring:

- Lagt er til að felld verði út lágmarksákvæði um fjölda bílastæða í byggingar- og skipulagsreglugerð. Eftir sem áður mundi vera ákvæði um fjölda bílastæða í deiliskipulagi en það mundi þá vera á grundvelli stefnu aðalskipulags.

Lágmarksákvæðin eru óþörf og skaðleg þar sem engin ástæða er til að ríkisvaldið hafi forgöngu um lágmarksbílastæðafjölda í deiliskipulagi á landsvísi.

Þessi ákvæði hafa hindrað eðlilega þéttingu byggðar því það skilyrðir það að þétt byggð þurfi að bjóða upp á jafn mikinn fjölda bílastæða og gisin byggð. Það krefst mikil landrýmis undir umferðarmannvirki eins og bílastæði, götur og mislæg gatnamót.

Krafan um umferðaröryggi gerir og það að verkum að för fólks sem ekki er á bílum er hindruð í svona umhverfi með girðingum, brúm, undirgöngum og mislægum gatnamótum. Þar með er ekki hægt að ná tilgangi þéttingarinnar sem er að draga úr umferð og auka hlutdeild visthæfra samgöngumáta svo sem göngu, hjólríða og almenningssamgangna.

Umhverfið verður ljótt og einsleitt steinsteypu og malbiksumhverfi og vegna þess að allt almennarýmið er lagt undir umferðarmannvirki verður ekki pláss fyrir gróður eða garða (nema meðfram helgunarsvæðum stofnbrauta).

#### 5. Stefnumótun við að bæta nýtingu jarðefnaeldsneytis verði samræmd við önnur markmið stjórnvalda, sérstaklega þau sem snerta hjólríðar, göngu og almenningssamgöngur.

Til dæmis:

- Stefna í lýðheilsumálum.
- Stefna í umferðaröryggismálum.
- Stefna í jafnréttismálum (tengd kynbundnu misrétti og annars konar).
- Stefna um réttindi barna til heilbrigðs umhverfis, og tækifæri til þróunar.
- Stefna hvað varðar þéttingu byggðar.
- Stefna um mannvænni umhverfi í þéttbýli.
- Stefna um sjálfbærna þróun í ljósi hnattrænna áskoranna.

Landssamtökin eru ávallt reiðubúinn til samstarfs og samvinnu um öll mál er varða hag hjólríðamanna.

Virðingarfyllt

(sign)

Árni Davíðsson

formaður Landssamtaka hjólríðamanna